

---

V CBEO - Curitiba



V CONGRESSO BRASILEIRO DE ESTUDOS ORGANIZACIONAIS  
Curitiba-PR - Brasil

---

AS NOVAS DINÂMICAS NO MUNDO DO TRABALHO: O CASO UBER

**Fernanda Maria Almeida de Andrade** (UFPE) - fernadaalmeidaaa@outlook.com  
*Graduanda em Administração, Participa do Grupo de Estudos e Intervenções do Agreste-GEIA.*

**Danielle Viana da Silva** (UFPE) - Daniellevianaa@hotmail.com  
*Graduanda em Administração*

**Géssica Raiane dos Santos Alves** (UFPE) - Gessy\_rayanny@outlook.com  
*Graduanda em Administração*

## 1 INTRODUÇÃO

Ao longo das últimas décadas, o mundo vem passando por transformações econômicas e sociais que afetaram a estrutura produtiva e a organização do trabalho. No Brasil, essas mudanças começaram em 1980 de forma incipiente e foram ganhando força, na década seguinte, e, atualmente, ao analisar o cenário brasileiro, percebe-se que formas precárias e atípicas de trabalho estão cada vez mais presentes, a exemplo das alterações na legislação trabalhista, que ocorreu com a reforma trabalhista e trouxe para a legalidade formas de contratação que trazem malefícios e incertezas para os trabalhadores, tais como o trabalho por tempo determinado e intermitente. Com o argumento de solucionar o problema do desemprego, a alternativa dada foi a de adotar leis flexíveis, que se adequem melhor ao sistema capitalista; por outro lado, a população economicamente ativa é afetada negativamente com a perda de direitos que foram conquistados com muita luta. Flexibilização, subcontratação, terceirização são algumas das novas formas de organização do trabalho que vem ganhando espaço e repercutindo nas contratações (ANTUNES, 2014).

Desde a chegada do aplicativo Uber no Brasil, muitas discussões têm sido geradas em âmbito jurídico e principalmente por parte dos taxistas. Eles argumentam que a chegada do aplicativo vem repercutindo na diminuição no uso dos táxis convencionais pela população, em favor das chamadas para o Uber. No entanto, existe uma problemática que merece atenção, que são as condições de trabalho dos motoristas, e a relação mantida com a empresa em termos do vínculo empregatício.

Diante disso, este artigo tem como objetivo analisar as condições de trabalho a que os motoristas da Uber estão submetidos. Este estudo se justifica por ser este um debate ainda incipiente na área de Administração, principalmente quando o objeto são as condições de trabalho, pois os estudos recentes que são realizados têm como objetivo entender, por exemplo, as tecnologias disruptivas, como é o caso do artigo “Tecnologias disruptivas: O caso do Uber” de autoria de Serrano e Baldanza (2017). Ademais, é um assunto que recentemente vem tomando uma maior proporção, decorrente das mudanças na legislação, com a reforma trabalhista trazendo repercussões nas relações de trabalho que estavam presentes nas discussões desde a década de 1990.

Além disso, essa é uma investigação que faz emergir um debate que merece atenção, pois o que se pretendeu entender foi em que medida essas mudanças de ordem econômica vêm afetando o trabalho e a vida dos trabalhadores e quais são as implicações dessas metamorfoses no mundo do trabalho em um contexto específico, que é o Agreste pernambucano, já demarcado pela informalidade e precariedade das formas e condições de trabalho.

A estrutura do texto está dividida em cinco seções, quais sejam: esta introdução; a próxima que apresenta a discussão sobre as mudanças no mundo do trabalho, com ênfase na flexibilização e a precarização; na terceira, breve história da empresa Uber, o funcionamento do aplicativo e a uberização do trabalho; a quarta é referente à metodologia; logo em seguida, virá a análise do material empírico e as considerações finais.

## 2 TRANSFORMAÇÕES RECENTES NO MUNDO DO TRABALHO SOB O SIGNO DA FLEXIBILIZAÇÃO E PRECARIZAÇÃO

Na década de 1970, o fordismo entrou em decadência e com o fim do pacto fordista e do pleno emprego, mudanças relacionadas à organização do trabalho ocorreram e houve a perda ou retirada de muitos direitos, começando o que segundo Leite (2011) seria um processo de precarização, com a adoção de políticas neoliberais no mundo, a perda de espaço

do Estado, e outras transformações políticas que desencadearam em formas precárias e atípicas de trabalho, com aumento do desemprego e da perda de valor real dos salários.

No decorrer da década de 1980 este processo avança no sentido de mudanças nas relações de trabalho, que se intensificaram, na década de 1990, apoiadas nas políticas neoliberais, especificamente nos governos de Fernando Collor e Fernando Henrique Cardoso, momento em que ocorre a abertura comercial do país, a reestruturação produtiva e a desregulamentação das relações de trabalho, fazendo surgir ocupações não protegidas no Brasil, acompanhando um movimento no âmbito global de transformações estruturais no mundo do trabalho, sob o signo da precarização e flexibilização nas formas e condições de trabalho (LEITE, 2011; DRUCK, 2011; ANTUNES, 2014).

Foi durante a década de 1980 que as empresas começaram a implementar a informatização na produção e a adoção do método *just in time*, utilizando tecnologias de gestão conhecidas como participativas, que tinham como princípio a adesão dos trabalhadores à ideologia empresarial. Mudanças no cenário econômico se acoplaram aos novos padrões organizacionais desenvolvidos com base em um novo modelo, o toyotismo, subjacente à dinâmica de acumulação flexível de capital. Com o passar dos anos, as empresas aderiram a uma forma mais enxuta e procuraram inovar para se manterem no mercado internacional com a adoção de robôs e sistemas informatizados, repercutindo em mudanças na organização no sentido da desverticalização, intensificando a subcontratação e a terceirização, além de reduzir os níveis hierárquicos (ANTUNES, 2014).

Estabeleceu-se, no país, o que Leite (2011) chamou de processo de flexibilização, com alterações nas atividades econômicas e o aumento da competitividade entre as empresas, cujas consequências danosas para os trabalhadores foram o enxugamento do contingente de trabalhadores dentro das empresas e a terceirização de parcela considerável do trabalho para as de menor porte, transferindo a produção com o objetivo de diminuir os custos, fazendo isto por meio das perdas salariais dos trabalhadores ou pela fragilização, cada vez maior, do vínculo empregatício, com o aparecimento de novas formas de contratação, como o trabalho temporário e por tempo determinado. Esta pulverização das unidades empresariais trouxe graves consequências para as condições de trabalho, com a volta de formas precárias - uma contradição a princípio, já que as teses sobre a modernização do capitalismo apontaram para a eliminação das formas de trabalho ditas tradicionais e desprotegidas (BARBOSA, 2011). Longe disso, o que ocorre com o desenvolvimento econômico e tecnológico no atual cenário mundial de aprofundamento da reestruturação é o aparecimento de formas de trabalho pretéritas que são reeditadas e assumem posição central na dinâmica de acumulação flexível (VÉRAS DE OLIVEIRA, 2011). Um dos resultados da reestruturação que ocorreu no país foi o processo de flexibilização que foi disseminado como possível saída para a crise do fordismo, em que o trabalho típico e formal vem perdendo espaço para o atípico e precário, ampliando, dessa forma, a exploração do trabalho e gerando mais fontes de extração de mais valor. Esse processo de flexibilização que ocorreu e ainda ocorre está relacionado a questões que afetam negativamente os trabalhadores, repercutindo na instabilidade, insegurança, incerteza e riscos. O capital busca de qualquer forma aumentar sua lucratividade e, para isto, degrada as condições de trabalho, a exemplo dos trabalhadores submetidos a jornadas que podem chegar a dezessete horas por dia, em ambientes insalubres e com ganhos reduzidos (ANTUNES, 2011).

A flexibilização está presente tanto no conteúdo do trabalho quanto nas jornadas de trabalho, um exemplo é o banco de horas que muitas empresas utilizam, no quesito dos salários, que se tornaram flexíveis, compostos por uma parte fixa e a outra variável, que vai depender de alguns fatores, a exemplo da produtividade e de metas alcançadas. Além disso, a adoção de modelos mais enxutos na organização, influência no processo de trabalho, de

maneira que os trabalhadores além de serem polivalentes, precisam fazer tudo no tempo certo, com um controle rigoroso e a intensificação do trabalho (DRUCK,2011).

Pode-se entender o trabalho precário aquele que se diferencia do trabalho onde se tem estabilidade, proteção social e segurança. A partir dos anos 1970 é que a precariedade passa a ganhar novo sentido e passa de atividade residual da economia para o centro e começa a fazer parte de uma corrida para a acumulação de capital. Segundo Druck (2011, p. 75), a precarização torna-se resultado da flexibilização, considerada como “a implicação mais forte da flexibilização”, que provoca a perda de direitos e coloca os trabalhadores em condições degradantes de saúde e de trabalho, que podem ser evidenciadas pelo aumento de doenças ocupacionais e de acidentes de trabalho. A precarização “tornou-se um processo social como parte da dinâmica central do atual desenvolvimento do capitalismo, atingindo o conjunto dos trabalhadores” (DRUCK, 2011, p. 76).

A precarização repercute tanto nas condições de trabalho quanto na cultura e ideologia dos trabalhadores, transformando-os em um “trabalhador ideal” para uma lógica capitalista de acumulação, interferindo no modo de vida e de trabalho, indo além do econômico e passando a fazer parte da vida social, o que, segundo Druck (2011), trata-se da precarização social. Isto traz mudanças que afetam a percepção dos trabalhadores, no sentido de transferir as responsabilidades e os riscos do trabalho para eles.

Nos discursos que são disseminados é como se fosse de inteira responsabilidade do trabalhador está empregado, de garantir a sua continuidade ou, então, de ter um negócio próprio, pois teria autonomia, faria seu próprio horário e não teria patrão. Até que ponto isso trará benefícios para o trabalhador ou essas ideologias servem a um propósito que não fica explícito, que é o de aumentar os lucros dos grandes negócios? As *startups* são modelos de negócios muito comuns atualmente, que podem ser incubados e virarem negócios de sucesso e faturarem milhões, gerando modalidades que são denominadas erroneamente de economia colaborativa, muitas delas utilizam a tecnologia para criarem bens imateriais, plataformas que aproximam determinado público de um serviço ou bem, o que não pode ser esquecido é que nesses sistemas há a extração de mais-valor, que parece que foi esquecido por muitos, mas está presente, pois esses negócios tem uma finalidade, que é o lucro (FONTES, 2017).

### **3 UBERIZAÇÃO DO TRABALHO E A EMPRESA UBER**

Segundo Abílio (2017), a uberização do trabalho significa uma nova forma de exploração do trabalho, na qual há a retirada de direitos e a manutenção da subordinação, em que os trabalhadores ficam disponíveis para as necessidades das empresas. A uberização do trabalho é uma questão que acontece, há décadas, a partir de uma lógica de ter parceiros ao invés de trabalhadores; trabalhadores estes que atuam como autônomos, mas que possuem uma relação com seu empregador parecida com a de empregado. Com isto, percebemos que a uberização não foi uma consequência da economia digital, mas se intensificou a partir da expansão da tecnologia, o que fez muitas empresas desenvolverem aplicativos, que através de mecanismos transferem os custos e os riscos para uma multidão de trabalhadores que está disponível para o trabalho.

Este é um processo que está em curso e medidas recentes do Governo Federal se alinham ao receituário neoliberal dos anos 1990 e ganham novo impulso, como veremos. Em 2016, o atual presidente da república, Michel Temer, sancionou a lei nº 13.352, que permite aos donos dos salões de beleza não reconhecerem o vínculo empregatício de alguns trabalhadores, tais como: manicures, cabeleireiras, maquiadoras, tornando estes trabalhadores autônomos, sendo considerados prestadores de serviço, mesmo com jornadas diárias de 8 horas para o mesmo estabelecimento. Analogamente, algo parecido vem acontecendo quando observamos a empresa Uber, visto que esta fornece um aplicativo que faz a conexão entre os

motoristas e os usuários, a partir do cadastro de motoristas em plataforma digital específica. Esta situação exige a Uber de qualquer responsabilidade trabalhista, pois, segundo posição da empresa, estes motoristas são trabalhadores autônomos.

O funcionamento acontece por meio de plataformas *on-line* e *softwares*, em que as empresas transferem as responsabilidades para os motoristas, mas administram os lucros e os preços que serão praticados pelo serviço. Os trabalhadores passam à condição de microempreendedores, tendo a transferência do controle para os usuários do serviço, de um lado, e, de outro, o comprometimento dos motoristas com o aumento da produtividade (ABÍLIO, 2017).

Tendo em vista estas transformações que vêm acontecendo no mundo do trabalho, surgem formas de exploração da força de trabalho que mascaram as relações entre o capital e o trabalho. Neste cenário, a empresa Uber alinha-se a uma nova ideologia que usa a tecnologia para criar aplicativos que são introduzidos no mercado de trabalho.

A empresa Uber desenvolveu um aplicativo, que por meio de uma plataforma digital para *smartphones* lançada nos Estados Unidos em 2010 estabelece uma ponte entre os motoristas e os usuários, oferecendo um serviço de transporte, permitido que as pessoas disponham de um serviço de transporte rápido e fácil, com conforto e segurança (SARMENTO, 2015). Os motoristas se comportam como empreendedores que utilizam da plataforma tecnológica para alcançar de maneira eficaz os possíveis usuários, pagando a taxa de 25% do valor que recebe dos passageiros, sendo calculado de acordo com a quilometragem e o tempo que o usuário permaneceu no carro, segundo relatos de motoristas durante pesquisa realizada por Sarmiento (2015). A Uber credencia os motoristas que possuem carteira de habilitação e sua permanência vai depender da avaliação que é feita pelos usuários a cada corrida - os motoristas “parceiros” recebem uma pontuação de 0 a 5 em um sistema de pontuação, se a média for menor do que 4,6, a Uber pode descredenciar o motorista.

O aplicativo possui modalidades que se diferenciam entre si: a Uberx é a modalidade mais parecida com o táxi, em que o usuário pode solicitar o transporte e dividi-lo com até quatro passageiros, sendo a opção mais convencional e popular do aplicativo, estando disponível em todo o Brasil; na Uberblack, a pessoa solicita o veículo de luxo, apenas para um passageiro, em compensação é a modalidade com maior valor cobrado; na Uberpool os passageiros que têm destino comum podem dividir espaços entre si, para tornar a viagem econômica; na Uberbag a diferença é o porta malas, que é espaçoso, sendo utilizado por pessoas que vão viajar e precisam levar malas; a Uberbike é utilizado por passageiro que precisa transportar sua bicicleta e os automóveis são equipados com a finalidade de transportar esses passageiros; a UberEnglish possui motoristas que falam inglês, sendo esse o diferencial; e ainda tem a UberPET uma modalidade que possibilita ao passageiro levar seu animal na viagem, os carros são preparados para carregar os animais, desde que venha acompanhado por pessoas (CENTRAL UBER, 2016).

O aplicativo vem ocupando espaços em todo o mundo, chegando ao Brasil, primeiramente em São Paulo e no Rio de Janeiro, tem cerca de dez mil motoristas cadastrados e um milhão de usuários no país (GAZETA DO POVO, 2016). Atualmente, está em muitas cidades brasileiras, como é o caso do município pernambucano, local onde foi feita esta pesquisa. Quando o aplicativo chegou ao Brasil, ocorreu e ocorrem discussões sobre a legalidade e sobre a entrada brusca no mercado mundial. Não existe uma legislação específica para este caso, o que faz surgir indagações, principalmente por parte dos taxistas, que vêm no aplicativo uma ameaça aos seus serviços, além de concorrência desleal, pois o aplicativo funciona sem normas que o legalizem.

Um dos questionamentos feitos pelos sindicatos dos taxistas recai sobre o fato do Uber ser um aplicativo que oferece um serviço de transporte público individual e, por isso, deveria obedecer às regras dos taxistas. A empresa Uber, por outro lado, argumenta que a empresa

atua na área de tecnologia, já que utiliza da *internet* para funcionar e que fornece um serviço de transporte privado individual, já que as pessoas têm que solicitar o carro por meio de uma plataforma digital diferentemente dos taxistas. São muitas as questões levantadas acerca da entrada e permanência do aplicativo no Brasil, as principais alegações dos taxistas que os levaram a fazer protestos, principalmente no Rio de Janeiro e em São Paulo, é que a Uber pratica uma concorrência desleal, e também questiona a legalidade do serviço. Por outro lado, a empresa Uber tem seus argumentos de defesas, primeiro, em relação, a discussão em torno da concorrência, a empresa coloca que a livre iniciativa e a livre concorrência é importante para o mercado e que os maiores beneficiários serão os usuários dos meios de transporte oferecidos, a outra questão discutidas é que a Uber oferece um serviço de transporte público individual igual aos taxistas, o que é contradito pela empresa que explica que a Uber é um aplicativo tecnológico, já que funciona apenas com *internet*, mas não deixa de ser um serviço de transporte, que a empresa alega não ser público individual, diferenciando dos taxis, seria um serviço privado individual, porque os taxistas estão nas ruas e qualquer pessoa pode parar um taxi, já os carros credenciados pela empresa precisam ser solicitados pelos usuários. A questão da legalidade, os taxistas questionam a entrada do Uber no mercado, pois não tem regulamentos para que estes possam ser introduzidos, já os taxistas tem que tem licença perante a prefeitura, além de ter que pagar taxas que acaba afetando os preços da passagem, enquanto o Uber não precisa. O que alguns autores colocam é que em relação a isso, não se pode considerar que os motoristas da Uber estão exercendo um transporte clandestino, que é outra alegação dos taxistas, pois se não há nada na legislação que impeça a entrada dos motoristas, esse serviço não pode ser considerando ilegal (OLMOS; FAVERA, 2015).

Além dos protestos por parte dos taxistas que ocorreram em grandes cidades, como em São Paulo e no Rio de Janeiro, os próprios motoristas da Uber começaram a fazer manifestações em prol de melhorias nos salários e a redução de custos, como por exemplo, os protestos que ocorreram nos Estados Unidos e na França em 2016. Mesmo com todos esses protestos e discussões sobre o aplicativo, a empresa continua com sua expansão e sem reconhecer nenhum vínculo com os motoristas, além da extração direta de valor (FONTES, 2017). Os motoristas da Uber recorrem à justiça para terem o seu vínculo empregatício reconhecido, pois a empresa estabelece regras de comportamento, o preço, a forma de pagamento e o modo de produção, ou seja, a empresa tem o controle de tudo, os motoristas só têm acesso ao aplicativo para aceitarem as corridas, não havendo um compartilhamento, e sim uma imposição. Em certas ocasiões, os motoristas estão obtendo resultados positivos, com o reconhecimento do vínculo e o pagamento de valores aos motoristas, como ocorreu na Califórnia e Massachusetts, em 2013, onde a empresa foi obrigada a pagar 100 milhões de dólares aos motoristas destes estados. No caso do Brasil, em Belo Horizonte- MG a justiça reconheceu o vínculo entre um motorista e a empresa (FONTES, 2017).

#### **4 METODOLOGIA**

A abordagem metodológica busca conectar os nexos que a ordem econômica guarda com a dimensão política e cultural da sociedade, ou seja, as articulações tensas e contraditórias estabelecidas entre estruturas sociais de natureza mais objetiva (materiais, referidas a base econômica) e a propagação e reelaboração de práticas e ideias, precisas ou difusas, notadamente no que se refere aos sentidos políticos e ideológicos, contemplando, assim, a dimensão subjetiva e ativa dos sujeitos (HARVEY, 2010). Nesta linha, a metodologia usada foi a qualitativa, pois, segundo Minayo (2009), é indicada em pesquisas em que se busca entender os motivos e os significados que não deveriam ser quantificados, pois envolvem questões sociais e uma realidade social, onde os sujeitos da pesquisa estão inseridos, seus modos de agir e de pensar. A técnica escolhida foi a entrevista na modalidade

semiestruturada realizada junto a 9 motoristas da Uber, com uma média total de cinco horas de entrevista, com uma duração média individual de 34 minutos, escolhidos por conveniência, pelo critério *snow ball*. No contato de campo, buscou-se entender os motivos que levaram aquelas pessoas a trabalharem como motoristas, a relação delas com a empresa, o entendimento deles sobre a relação entre capital-trabalho, a visão que eles têm da empresa Uber, e as condições de trabalho que lhe são oferecidas, além do perfil desses motoristas. As entrevistas foram analisadas com uso da análise de conteúdo a partir dos temas recorrentes nas falas dos entrevistados, seguindo a estratégia de Bardin (1977), que exemplifica três fases da análise de conteúdo, sendo a pré-análise, que seria a organização do material, assim como o conhecimento do pesquisador do conteúdo, a escolha dos pontos que serão analisados, as hipóteses; a segunda fase é a exploração do material e a última seria o tratamento dos resultados obtidos e interpretação, o que está em concordância com Minayo (2009) que ao comentar sobre a análise de conteúdo, afirma que existe um caminho a ser percorrido, no qual, primeiro é necessário fazer a leitura do material que foi produzido, para ter uma visão geral, além de formular pressupostos, e seguida tem-se que ligar as frases e trechos que faz um diálogo com as partes do texto e, para finalizar, a redação da análise ligando os objetivos com o tema.

Esse texto se trata de uma pesquisa que está em andamento, com resultados parciais. Tiveram alguns obstáculos para fazer as entrevistas, visto que foi difícil encontrar um dia e horário que fosse conveniente para todos, o local, muitos também não aceitaram fazer, perguntaram as possíveis consequências da pesquisa. Nas entrevistas, levamos o roteiro semiestruturado e à medida que as questões eram respondidas, outras questões surgiam, também havia a reformulação da pergunta para que o entrevistado pudesse responder ao questionamento.

## **5 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS**

A partir dos relatos dos motoristas no município estudado, a chegada do Uber foi em junho de 2017, um período movimentado, visto que é o período do São João. A Central da Uber é o estabelecimento da empresa, onde resolve questões referentes a bloqueio/desbloqueio do aplicativo, pagamento da taxa das corridas que foram pagas com dinheiro, para tirar dúvidas e fazer cadastro. A central é responsável também por fazer reuniões e palestras (não obrigatórias) para explicar aos motoristas cadastrados como o serviço deveria ser realizado, questões relacionadas a vestimentas e os comportamentos durante as corridas. O motorista é instruído a ser educado, a conversar com os passageiros. Um exemplo muito citado foi à recomendação para o motorista colocar balas e água nos veículos, além das roupas adequadas (não usar camisetas, bermudas e sandália). No início, havia poucos motoristas, mas, com o tempo, esse número foi crescendo com a adesão de trabalhadores em busca de alternativas de sobrevivência, por estarem desempregados e também para complementar a renda e, para isso, encontraram no aplicativo essa finalidade.

O cadastro como motorista pode ser feito pelo aplicativo ou pessoalmente na Central da Uber, sendo necessário ter a habilitação para dirigir carros com atividade remunerada. Os motoristas que não tinham a carteira tiveram que habilitá-la para poder efetuar o cadastro e, além disso, era e ainda é necessário possuir um carro a partir do ano de 2008 e estar com a documentação atualizada, apresentar os documentos pessoais e os antecedentes criminais. Depois de efetuar o cadastro, entre 48 e 72 horas ocorre a liberação do aplicativo e o motorista pode começar a atividade. O aplicativo funciona da seguinte forma: quando o passageiro solicita um carro, o motorista que estiver próximo será acionado, assim que ele aceita a corrida, sem saber o destino, quando chegar na localidade informada pelo passageiro,

o motorista recebe o destino. A taxa mínima é de 6.75 e à medida que a distância aumenta o preço também varia, assim como se estiver no “dinâmico”<sup>1</sup>.

Há cerca de quatro meses ocorreram mudanças no cadastro, facilitando o acesso dos novos motoristas, em paralelo com a introdução de fiscais que fazem o acompanhamento do serviço que está sendo prestado pelos motoristas. Um exemplo citado ocorreu no último São João, onde os fiscais ficavam nas proximidades da festa observando se tinham motoristas aceitando corridas fora do aplicativo e utilizado adesivos com a logomarca da Uber, para depois o bloquearem na plataforma.

## 5.1 PERFIL DOS SUJEITOS

Os sujeitos da pesquisa foram os motoristas da Uber, que desempenham essa atividade no município estudado, conforme quadro 1, a seguir.

Quadro 1- Informações sobre os sujeitos da pesquisa

Sujeitos	Idade	Nível de escolaridade	Ocupação principal	Ocupação secundária	Tempo no Uber
Motorista A	21	Ensino médio	Auxiliar de equipamentos odontológicos (contrato)	Ex-Uber	1 ano e 2 meses
Motorista B	56	Ensino médio	Auxiliar de equipamentos odontológicos (efetivo)	Ex-Uber	1 ano e 2 meses
Motorista C	42	Ensino médio	Uber	---	8 meses
Motorista D	32	Ensino médio incompleto	Operador de rádio em serviço de saúde	Uber	1 ano e 1 mês
Motorista E	23	Ensino médio	Frentista	Uber	9 meses
Motorista F	64	Ensino médio	Dono de locadora	Uber	1 ano e 2 meses
Motorista G	27	Ensino superior incompleto	Mágico	Uber	6 meses
Motorista H	24	Ensino superior incompleto	Estudante	Uber	5 meses
Motorista I	38	Ensino médio	Uber	---	1 ano e dois meses

Fonte: Elaboração própria (2018).

De acordo com os relatos e as informações colocadas no quadro acima, a maioria dos motoristas da Uber tem entre 21 e 64 anos, e cursaram o ensino médio completo e exercem a atividade para complementar a renda. Iniciaram na Uber influenciados por amigos, por acesso a notícias veiculadas na mídia eletrônica e nas redes sociais. Assim que obtiveram as informações, providenciaram o cadastro pelo aplicativo ou foram até a Central da Uber e, após liberação, começaram essa atividade nos horários que não estavam trabalhando na sua ocupação principal. Mas, um dos entrevistados citou que, às vezes, deixava o trabalho de auxiliar para atender aos chamados do aplicativo, pois, segundo esse motorista, a atividade se tornou um vício, que ele queria, a todo momento, entrar no carro e sair dirigindo.

O tempo que os motoristas estão nessa atividade varia entre seis meses até um ano e dois meses; a maioria tem o Uber como uma ocupação secundária, apenas dois dos entrevistados têm o Uber como sua principal ocupação, sendo sua única fonte de renda.

As seções que seguem foram organizadas em eixos temáticos (BARDIN, 1977) definidos a partir do debate teórico em conexão com os achados do campo.

---

<sup>1</sup> Dinâmico é um modo que o aplicativo assume quando tem muita demanda em determinada localidade, o que faz o valor cobrado pela corrida ser maior naquela área.

## 5.2 TRABALHO DESPROTEGIDO E AS SUAS CONSEQUÊNCIAS

A flexibilização do trabalho traz fatores que afetam os trabalhadores negativamente, tais como a jornada de trabalho que tanto podem aumentar, como também existe o trabalhador por tempo determinado, ou por tempo parcial, no qual o patrão é quem diz o dia que vai precisar dos serviços, o que acarreta em instabilidade para os trabalhadores que podem ter um emprego hoje, sem a certeza de tê-lo amanhã. Conforme afirma Leite (2011) ao colocar que, com as novas formas atípicas, como o trabalho sem registro, os trabalhadores ficam desprotegidos, como é o caso dos motoristas que não são assegurados, assumem os riscos, a incerteza e a instabilidade tal como o conta própria, mas com uma diferença, que é estar “subordinado” à Uber (ABÍLIO, 2017).

A situação dos motoristas é precária, pois como não existe um vínculo empregatício, estes estão sujeitos a, por exemplo, se sofrerem um acidente trabalhando não terão seus direitos resguardados. Como se pode notar no relato do motorista B: *“você não tem o décimo terceiro, você não tem uma férias, você não tem nada, então o vínculo você não tem nenhum”* (Motorista B, entrevista em 11/07/2018).

Nesta direção, estão também suscetíveis à insegurança e ao adoecimento no exercício da atividade, sem o devido aparato legal. Nos relatos dos motoristas, notou-se que a insegurança convive com eles, principalmente com os que trabalham durante a noite e adentram na madrugada, pois não são assegurados de nenhuma forma pela empresa, como relatou o motorista A e B:

[...] teve um caso que o cara tava, eu fui pegar um cliente, e o cara tava com um revólver dentro ele mostrou assim o revólver dentro do carro e botou assim, aí eu disse: assalto é? Aí ele disse: não, pode ficar tranquilo. Já tiveram amigos que, já entrou, vamos dizer, traficantes dentro do carro, droga, a polícia parou e ele ia sendo preso por conta do pessoal que tava com a droga só que eles assumiram, se não fosse isso ele seria preso. O próprio motorista e o pior é que a Uber não dá assistência a nada, não dá seguro, não dá segurança[...] (Motorista A, entrevista em 10/07/2018)

A gente sai inseguro né, porque não tem segurança nenhuma, tudo bem o passageiro tem o cadastro na Uber, mas aí você pode pegar fazer um cadastro, já aconteceu de motorista aí ser assaltado, porque o cara se cadastrou pra fazer assalto os motoristas da Uber, e a Uber não faz nada, que quer a Uber faz? (Motorista B, entrevista em 11/07/2018).

Por falta de segurança, os motoristas têm alguns cuidados, como relatou o motorista G *[...] já aconteceu de alguma viagem que foi solicitada, era distante, alguma coisa assim ou um horário, ou um local meio[...] que você desconfie de alguma coisa assim, meio suspeito, aí eu acabava cancelando a corrida e não indo[...]* (Entrevista em 17/07/2018).

Em relação à saúde, os relatos mostram que com essa atividade secundária, muitos motoristas começaram a sentir dores e incômodos por causa da longa jornada e do tempo em uma única posição, como relata o motorista B: *“[...] imagina você passa doze horas sentado no banco atrás de um volante de um carro, coluna, estresse, você fica estressado[...]”* (entrevista em 11/07/2018). E o motorista F que comentou: *“[...] quando eu paro, que eu passo o tempo todinho sentado, eu nem desço pra não ser assaltado, aí quando eu chego em casa as pernas tá inchada[...]”* (entrevista em 17/07/2018). Estas são as reclamações mais comuns. Isto a longo prazo, pode trazer malefícios, além disso alguns também afirmaram ingerir energéticos para continuarem acordados, o que pode prejudicar a saúde e comprometer a qualidade de vida.

### 5.3 INTENSIFICAÇÃO DO TRABALHO

A intensificação do trabalho é uma das questões apontadas por muitos autores, tais como Leite (2011) e Druck (2011), que caracterizam essas transformações no mundo do trabalho, que exigem mais tempo de serviço do trabalhador juntamente com perdas salariais, como pode ser notado nos relatos dos motoristas, que chegam a trabalhar 12 horas seguidas, sem pausa para descanso e alimentação, para obter o retorno financeiro desejado. Como relatou os motoristas H e I:

Trabalho um pedaço de manhã, e trabalho a tarde toda, então, vamos lá, de manhã e à tarde vão em torno de umas nove horas, aí vou para faculdade a noite, saio da faculdade e vou rodar até mais ou menos umas meia noite, digamos que no final das contas eu trabalho umas 11 a 12 horas por dia (Motorista H, entrevista em 17/07/2018).

Tem dia que eu trabalho 24 horas, viro a noite e o dia, como ainda tô sem emprego eu tenho que fazer muitas viagens para poder ganhar o dinheiro que eu preciso para sustentar minha casa, eu trabalho de domingo a domingo e sem hora para parar, só paro quando vejo que eu consegui um bom dinheiro já (Motorista I, entrevista em 17/07/2018).

O que se nota é que para conseguir o objetivo, eles precisam trabalhar muitas horas para terem a renda necessária. Em relação à renda, um dos relatos do motorista I:

[...] as despesas são altas, eu preciso fazer no mínimo 300 reais livres por dia, essa é a meta que eu faço, eu vou rodando o dia e a noite se precisar, e só paro quando consigo esse dinheiro, se não fizer esse valor por dia eu não consigo pagar as contas da minha casa no final do mês e nem consigo ter um dinheiro sobrando para a manutenção do meu carro, que vez ou outra precisa trocar uma peça, um pneu (Motorista I, entrevista em 17/07/2018).

O motorista C relatou que: *“o máximo que eu consigo tirar é 60 reais por dia, eu estipulo cem corridas por dia, mas não consigo cumprir essa meta. Se o dia for muito bom e eu fizer 400 reais, só 350 reais fica no combustível e na taxa do Uber”* (Entrevista em 16/07/2018).

São muitos os relatos que mostram a quantidade de horas que cada motorista precisa trabalhar, mesmo não tendo um horário padrão, que precise cumprir como em empregos formais, as horas trabalhadas são superiores a qualquer trabalho regulado.

### 5.4 FORMAS DE CONTROLE DO TRABALHO X FORMAS DE INSUBORDINAÇÃO

O controle do trabalho é feito diretamente pelos fiscais da Uber e também por meio da avaliação do serviço pelo cliente. Neste caso, é feita de três formas: por nota, por aceitação de corridas e por cancelamento, ou seja, os motoristas seguem “regras” para continuarem tendo acesso à plataforma, conforme a fala do entrevistado D:

Na Uber tem três mecanismos de avaliação para o motorista permanecer: é por nota, você vê quando solicitar e a avaliação por aceitação - a gente é obrigado a aceitar 100% das corridas porque se a gente tem uma taxa de aceitação de 100% e ela varia para 75% ou 60% a gente leva uma suspensão de 48 horas sem rodar, aí após isso é liberado, e se você pedir por três vezes é cancelado da plataforma e a mesma coisa com cancelamento [...] (Motorista D, entrevista em 17/07/2018).

Ou seja, os motoristas têm que obedecer certas normas que são estabelecidas pela empresa. Além disso, atualmente a Central da Uber tem um fiscal que faz um controle sobre o

cadastro, segundo o relato do motorista A: [...] *eles têm um fiscal agora que tem que olhar o seu carro, os seus documentos[...] olhar tudo pra ver se o carro tá adequado, se o seu ar tá prestando, se o carro tem quatro portas, se ele tá completo, se o ano dele tá certo[...] olha o extintor* (Motorista A, entrevista em 10/07/2018). O que se pode perceber é que a empresa tem controle e que os motoristas estão submetidos, o que se pode entender como uma uberização do trabalho, no sentido trazido por Abílio (2017), em que há um entendimento errôneo de que os trabalhadores atuam como “parceiros”, mas na verdade assumem responsabilidades e riscos do serviço e são subordinados à empresa.

Para além do controle direto, tem ainda a extensão para o passageiro que avalia por meio de estrelas o motorista ao final de cada corrida. Esta condição, no entanto, não imobiliza os motoristas, que vem encontrando formas de resistência, aspecto que encontra ressonância com trabalhadores em todo o mundo.

Desde 2013, têm ocorrido protestos e manifestações sobre a entrada do Uber no mercado, muitos por parte dos taxistas, mas com o tempo os próprios motoristas da Uber começaram a criar formas de resistência e, segundo Fontes (2017), os motoristas recorrem à justiça para ter o vínculo de trabalho reconhecido. Conforme relatos dos motoristas se pode perceber formas de insubordinação, que segundo eles é o que traz mais rendimento, o exemplo mais citado é de grupo de *whatsapp* chamado “pirulito” onde os motoristas compartilham informações e tem acesso ao passageiro sem o intermédio do aplicativo, além disso, tem motoristas que entregam o telefone e cartões para os usuários, para que estes possam chamá-los sem precisar acessar o aplicativo, como pode ser notado na fala dos motoristas A, B e G:

O pirulito que a gente chama, na verdade hoje em dia é mais viável fazer pirulito do que corrida, tanto é que teve dia no são João de eu fazer 400 reais, sendo 80 reais pelo aplicativo e fazendo 320 reais por fora que também não pode, a Uber não recomenda e muitos parceiros foram bloqueados [...] é o que salva porque se a gente for fazer realmente só pelo aplicativo, a gente vai trabalhar feito doido (Motorista G, entrevista em 17/07/2018).

Tem muito motorista que tá fazendo isso, tá fazendo viagem por fora né, por isso que tem uns que continua, tá no aplicativo, mas você começa a dar cartões ou número de telefone e a gente começa a fazer mais viagem por fora do que dentro do aplicativo, aí você cobrar um valor x é uma corrida pagando no aplicativo tá dando dez reais, você bota mais cinco, faz quinze reais e uma não pagar uns 25% pra Uber né, muito deles estão fazendo isso né, muito deles (Motorista B, entrevista em 11/07/2018).

Veio de Recife, aqui a gente é iniciante, o pirulito é bom [...] Porque você faz um grupo de gente conhecida é claro, e cria e quem não estiver trabalhando se estiver precisando de Uber, ele coloca lá no grupo, a primeira pessoa que falou que tá perto do local, vai lá e vai buscar, o mesmo preço que ele disse, de R\$15,00 a R\$20,00 reais[...] (Motorista A, entrevista em 10/07/2018).

Mesmo que de maneira incipiente, esses motoristas tem a percepção de que o valor que recebem não condiz com a jornada de trabalho e, para conseguir o retorno financeiro desejado, criam formas para alcançar esse objetivo.

## **5.5 PRECARIZAÇÃO SOCIAL DO TRABALHO**

A busca do sistema capitalista é pelo trabalhador “ideal”, que incorpora a lógica do sistema capitalista, para além da esfera do trabalho e que, segundo Druck (2011), afeta a vida dos trabalhadores que são colocados em uma dinâmica em que precisam fazer tudo na hora certa, tempo certo e com a quantidade de recursos certa, incorporado esses conceitos tanto

profissionalmente como na vida social, afetando sua vida social com seus familiares e amigos, como se pode identificar na fala do entrevistado B:

[...] Dizia aos colegas, as vezes, no grupo: “a gente tá parecendo um zumbi”. Você não tem horário de dormir, você não tem hora de descansar, você não tem hora de ver sua esposa, você não tenho hora de ver seu filho é aquela coisa você tá feito um maluco sabe, você chegava depois de 12 horas de trabalho, 10 horas de trabalho, tava com os olhos assim vermelho, porque você tá dirigindo, preocupado com o trânsito, preocupado com o aplicativo, pra você ver o destino e local de cada passageiro, então tudo isso pra sua mente, é horrível, é horrível[...] (Motorista B, entrevista em 11/07/2018).

Nessa atividade desempenhada pelos motoristas, além de terem uma ocupação principal, quando saem do trabalho, começam com sua função na Uber, uma dupla jornada de trabalho que afeta sua vida social, trazendo consequências antes não imaginadas. Por outro lado, de certa forma, se vê a incorporação da lógica do “ganho extra”, nem sempre atravessada pelas necessidades imediatas de sobrevivência.

Esta lógica se conecta com a ideia de ser dono do próprio negócio, discurso que encontra adesão de alguns motoristas, como veremos abaixo.

## 5.6 DONO DO PRÓPRIO NEGÓCIO

As principais questões que fazem os motoristas pensarem que são donos do próprio negócio seriam a autonomia, os horários “flexíveis”; uma controvérsia ao se observar a jornada de trabalho, pois mesmo com o entendimento de fazer seus próprios horários, os motoristas trabalham por várias horas seguidas, além disso, eles são os donos dos veículos. Como se pode perceber no relato do motorista H: *“de certa forma sim (dono do próprio negócio), porque a partir do momento que você faz seu horário você recebe um lucro e ele fica com você eu acredito que seria um tipo de negócio”* (entrevista em 17-07-2018). O motorista I coloca que: *“por um lado sim, por outro não, porque eu não tenho ninguém mandando em mim, eu que resolvo que horas eu vou trabalhar e até que horas eu trabalho, mas por outro eu tenho que pagar uma taxa para Uber de 25%, é como se eu pagasse para trabalhar”* (Entrevista em 17/07/2018).

Conforme os relatos, o que se observa é que existe uma falsa ideia de autonomia, pois os motoristas acreditam que por não terem um “patrão” não estão sendo controlados e nem submetidos às regras da Uber, definidas unilateralmente.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em um cenário de crise econômica, em que a maioria dos trabalhadores passa por dificuldades financeiras, a opção que lhes é dada é ter duas jornadas de trabalho para conseguir viver em uma sociedade capitalista. As inúmeras transformações no mundo do trabalho que estão ocorrendo prejudicam grande parte dos trabalhadores, que muitas vezes são submetidos a situações precárias de trabalho.

O presente artigo buscou analisar as condições de trabalho a que os motoristas da Uber estão submetidos. A análise das informações produzidas no nosso estudo revela que os motoristas cadastrados na plataforma de trabalho Uber estão ali por diversos motivos, seja para complementar a renda ou porque estão desempregados e não possuem outra opção de atividade que lhes forneça renda. Além disso, esses motoristas trabalham sem nenhuma proteção, pois neste trabalho eles não têm o aparato legal, porque não há o reconhecimento do vínculo empregatício. A jornada de trabalho desses motoristas é intensa, e eles se submetem a essa carga árdua de trabalho para conseguir valores suficientes para viverem.

Na continuidade da pesquisa, torna-se necessário fazer maior número de entrevistas, envolvendo outros motoristas para se ter um aprofundamento nesse assunto, além de retomar a análise das entrevistas já realizadas com vistas a comparar detidamente os relatos dos motoristas que têm o Uber como ocupação principal e os que estão complementando renda.

## REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, L. C. **Uberização do trabalho: subsunção real da viração**. 2017.
- ANTUNES, R. **Os modos de ser da informalidade: rumo a uma nova era de precarização estrutural do trabalho?** Serviço Social & Sociedade, São Paulo, 107, p. 405-419, 2011.
- \_\_\_\_\_. **A nova morfologia do trabalho e as formas diferenciadas da reestruturação produtiva no Brasil dos anos 1990**. Sociologias, 27, 11-25. 2014.
- BARBOSA, A. F. O conceito de trabalho informal, sua evolução histórica e o potencial analítico atual: para não jogar a criança fora junto com a água do banho. In: VÉRAS DE OLIVEIRA, R.; GOMES, D.; TARGINO, I; (orgs.) **Marchas e contramarchas da informalidade do trabalho: das origens às novas abordagens**. João Pessoa – PB, Editora Universitária da UFPB, 2011.
- BARDIN, Laurence. **A análise de conteúdo**. Título original: L' Analyses de Conten, Presses Universitaires de France, 1977. Tradução de Luís Antero Reto e Augusto Pinheiro, capa de Edições 70.
- CENTRAL UBER. **Qual a Diferença entre UberX, UberBlack, UberPool, UberBag e as outras modalidades da Uber?**, 2016.
- DESLANDES, S.F; GOMES, R.; MINAYO, C. S. (organizadora). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. 28. Ed. Petrópolis, RJ. Vozes, 2009.
- DRUCK, Graça. Precarização e informalidade: algumas especificidades do caso brasileiro. In:  
Verás de Oliveira, R.; Gomes, D.; Targino, I.(orgs). **Marchas e contramarchas da informalidade do trabalho: das origens às novas abordagens**. João Pessoa: Editora Universitária, 2011.
- FONTES, Virginia. **Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho**. Revista KALLAIKIA – Revista de Estudos Galegos, nº 2, junho de 2017.
- GAZETA DO POVO. **Em pouco menos de um ano número de motoristas no Uber cresce 40% no Brasil**. 2016.
- HARVEY, David. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Loyola, 2010.
- LEITE, M. P. O trabalho no Brasil dos anos 2000: duas faces de um mesmo processo. In:  
Verás de Oliveira, R.; Gomes, D.; Targino, I.(orgs). **Marchas e contramarchas da informalidade do trabalho: das origens às novas abordagens**. João Pessoa: Editora Universitária, 2011.
- OLMOS, O. M. D. Q. & FAVERA, R. B. D. **A Polêmica em Torno do Aplicativo UBER no Brasil: argumentos de direito contra e a favor da sua manutenção**. Seminário Nacional Demandas Sociais e Políticas Públicas na Sociedade Contemporânea, 2015.
- VÉRAS DE OLIVEIRA, R. Para discutir os termos da nova informalidade: sobre sua validade enquanto categoria de análise na era da flexibilização. In: VÉRAS DE OLIVEIRA, Roberto; GOMES, Darcilene; TARGINO, Ivan (orgs.). **Marchas e contramarchas da informalidade do trabalho: das origens às novas abordagens**. João Pessoa: Editora Universitária, 2011.
- SARMENTO, D. **Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: O “Caso Uber”**. Revista Brasileira de Direito Público-RBDP, 9-39, 2015.